



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Comisión de Transportes y Turismo

2011/0401(COD)

28.8.2012

ENMIENDAS 22 - 103

Proyecto de opinión
Nathalie Griesbeck
(PE491.273v01-00)

Horizonte 2020, Programa Marco de Investigación e Innovación (2014-2020)

Propuesta de Reglamento
(COM(2011)0809 – C7-0466/2011 – 2011/0401(COD))

AM\910541ES.doc

PE494.630v01-00

ES

Unida en la diversidad

ES

AM_Com_LegOpinion

Enmienda 22 Nuno Teixeira

Propuesta de Reglamento Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) La Unión se ha comprometido a aplicar la estrategia Europa 2020, que ha establecido los objetivos de crecimiento inteligente, sostenible e integrador, subrayando el papel de la investigación y la innovación como motores principales de la prosperidad económica y social y de la sostenibilidad medioambiental, y se fijado el objetivo de aumentar el gasto en investigación y desarrollo al 3 % del producto interior bruto (PIB) de aquí a 2020, elaborando al mismo tiempo un indicador de la intensidad de la innovación. En este contexto, la iniciativa emblemática «Unión por la innovación» presenta un enfoque estratégico e integrado con respecto a la investigación y la innovación, estableciendo el marco y los objetivos a los que debe contribuir la futura financiación de la investigación y la innovación de la Unión. La investigación y la innovación son también factores clave para otras iniciativas emblemáticas de Europa 2020, en particular las relativas a una Europa que utilice eficazmente los recursos, una política industrial para la era de la mundialización y una Agenda Digital para Europa. Además, para la consecución de los objetivos de Europa 2020 relacionados con la investigación y la innovación, la política de cohesión debe desempeñar un papel clave desarrollando la capacidad y ofreciendo una «escalera hacia la excelencia».

Enmienda

(3) La Unión se ha comprometido a aplicar la estrategia Europa 2020, que ha establecido los objetivos de crecimiento inteligente, sostenible e integrador, subrayando el papel de la investigación y la innovación como motores principales de la prosperidad económica y social y de la sostenibilidad medioambiental, y se fijado el objetivo de aumentar el gasto en investigación y desarrollo al 3 % del producto interior bruto (PIB) de aquí a 2020, elaborando al mismo tiempo un indicador de la intensidad de la innovación. En este contexto, la iniciativa emblemática «Unión por la innovación» presenta un enfoque estratégico e integrado con respecto a la investigación y la innovación, estableciendo el marco y los objetivos a los que debe contribuir la futura financiación de la investigación y la innovación de la Unión. La investigación y la innovación son también factores clave para otras iniciativas emblemáticas de Europa 2020, en particular las relativas a una Europa que utilice eficazmente los recursos, una política industrial para la era de la mundialización y una Agenda Digital para Europa. Además, para la consecución de los objetivos de Europa 2020 relacionados con la investigación y la innovación, la política de cohesión debe desempeñar un papel clave desarrollando la capacidad y ofreciendo una «escalera hacia la excelencia». ***Deben tenerse en cuenta los distintos niveles de desarrollo de las regiones y la inversión realizada en investigación e innovación, apoyando con acciones o programas específicos a las regiones más distantes de los objetivos***

fijados por la estrategia Europa 2020.

Or. pt

Justificación

Los distintos niveles de desarrollo de las regiones europeas, en particular en lo que se refiere a innovación y desarrollo, hacen que algunas regiones todavía disten mucho de poder alcanzar los objetivos fijados por la estrategia Europa 2020. En consecuencia, se debe apoyar mediante acciones específicas a algunas regiones para facilitar el logro de los objetivos de la estrategia Europa 2020, de acuerdo con sus niveles de inversión en investigación e innovación.

Enmienda 23
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 bis) En el Libro Blanco titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»¹, la Comisión considera que la política de investigación e innovación en el sector del transporte debe apoyar cada vez más y de forma coherente el desarrollo de tecnologías clave para transformar el sistema de transporte de la UE en un sistema moderno, eficaz, sostenible y accesible. El Libro Blanco establece el objetivo de lograr una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del 60 % para 2050 en comparación con los niveles de 1990.

¹ COM(2011)0144.

Or. fr

Enmienda 24
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Considerando 26

Texto de la Comisión

(26) A fin de lograr la máxima repercusión, Horizonte 2020 debe desarrollar estrechas sinergias con otros programas de la Unión en ámbitos como la educación, el espacio, el medio ambiente, la competitividad y las PYME, la seguridad interior, la cultura y los medios de comunicación, así como con los fondos de la política de cohesión y la política de desarrollo rural, que pueden ayudar específicamente a reforzar las capacidades de investigación e innovación nacionales y regionales en el contexto de las estrategias de especialización inteligente.

Enmienda

(26) A fin de lograr la máxima repercusión, Horizonte 2020 debe desarrollar estrechas sinergias con otros programas de la Unión en ámbitos como la educación, el espacio, el medio ambiente, **el transporte**, la competitividad y las PYME, la seguridad interior, la cultura y los medios de comunicación, así como con los fondos de la política de cohesión y la política de desarrollo rural, que pueden ayudar específicamente a reforzar las capacidades de investigación e innovación nacionales y regionales en el contexto de las estrategias de especialización inteligente.

Or. fr

Enmienda 25
Nuno Teixeira

Propuesta de Reglamento
Considerando 26

Texto de la Comisión

(26) A fin de lograr la máxima repercusión, Horizonte 2020 debe desarrollar estrechas sinergias con otros programas de la Unión en ámbitos como la educación, el espacio, el medio ambiente, la competitividad y las PYME, la seguridad interior, la cultura y los medios de comunicación, así como con los fondos de la política de cohesión y la política de desarrollo rural, que pueden ayudar específicamente a reforzar las capacidades de investigación e innovación nacionales y regionales en el contexto de las estrategias de especialización

Enmienda

(26) A fin de lograr la máxima repercusión, Horizonte 2020 debe desarrollar estrechas sinergias con otros programas de la Unión en ámbitos como la educación, el espacio, **el transporte**, el medio ambiente, la competitividad y las PYME, la seguridad interior, la cultura y los medios de comunicación, así como con los fondos de la política de cohesión, la política de desarrollo rural y **el mecanismo «Conectar Europa»**, que pueden ayudar específicamente a reforzar las capacidades de investigación e innovación nacionales y

inteligente.

regionales en el contexto de las estrategias de especialización inteligente.

Or. pt

Justificación

Debe establecerse un vínculo entre el programa marco Horizonte 2020 y el mecanismo «Conectar Europa», habida cuenta de que para alcanzar los objetivos del Libro Blanco sobre el transporte es esencial apostar por un transporte inteligente y ecológico, lo cual solo será posible si se financian la innovación y la investigación en el ámbito del transporte.

Enmienda 26 **Dominique Riquet**

Propuesta de Reglamento **Considerando 29**

Texto de la Comisión

(29) También debe lograrse un mayor impacto combinando Horizonte 2020 y los fondos del sector privado dentro de asociaciones público-privadas en ámbitos clave en que la investigación y la innovación puedan contribuir a alcanzar los objetivos de competitividad europea y ayudar a afrontar los retos sociales. Las asociaciones público-privadas en forma de Iniciativas Tecnológicas Conjuntas puestas en marcha en virtud de la Decisión nº 1982/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, relativa al séptimo programa marco de la Comunidad Europea para acciones de investigación, desarrollo tecnológico y demostración (2007-13), podrán tener continuidad utilizando estructuras más adecuadas a su finalidad.

Enmienda

(29) También debe lograrse un mayor impacto combinando Horizonte 2020 y los fondos del sector privado dentro de asociaciones público-privadas en ámbitos clave en que la investigación y la innovación puedan contribuir a alcanzar los objetivos de competitividad europea y ayudar a afrontar los retos sociales. Las asociaciones público-privadas en forma de Iniciativas Tecnológicas Conjuntas puestas en marcha en virtud de la Decisión nº 1982/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, relativa al séptimo programa marco de la Comunidad Europea para acciones de investigación, desarrollo tecnológico y demostración (2007-13), podrán tener continuidad utilizando estructuras más adecuadas a su finalidad **y se podrán poner en marcha nuevas asociaciones.**

Or. fr

Enmienda 27
Nuno Teixeira

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Horizonte 2020 desempeñará un papel fundamental en la aplicación de la estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador, al proporcionar un marco estratégico común para la financiación de la investigación y la innovación por la Unión y actuar así como vehículo para la movilización de la inversión privada, la creación de nuevas oportunidades de empleo y la garantía del crecimiento sostenible y la competitividad de Europa a largo plazo.

Enmienda

Horizonte 2020 desempeñará un papel fundamental en la aplicación de la estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador, al proporcionar un marco estratégico común para la financiación de la investigación y la innovación por la Unión y actuar así como vehículo para la movilización de la inversión pública y privada, la creación de nuevas oportunidades de empleo y la garantía del crecimiento sostenible y la competitividad de Europa a largo plazo, ***al reducir la brecha de la investigación y la innovación en las regiones menos desarrolladas de la UE mediante acciones y programas específicos.***

Or. pt

Justificación

Esta referencia ya figura en los considerandos, pero debe incluirse en el Reglamento en el artículo titulado «Valor añadido de la Unión». Debe prestarse especial atención a los distintos niveles de desarrollo por lo que respecta a la inversión en innovación e investigación.

Enmienda 28
Nuno Teixeira

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 1 – letra b – inciso iii

Texto de la Comisión

iii) tener estrechos vínculos económicos y geográficos con la Unión;

Enmienda

iii) tener estrechos vínculos económicos y geográficos con la Unión ***o mantener relaciones privilegiadas de tipo histórico y cultural con los Estados miembros de la***

Enmienda 29
Philippe De Backer

Propuesta de Reglamento
Artículo 14 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Horizonte 2020 se ejecutará de forma que se garantice que las prioridades y las acciones respaldadas son pertinentes para las necesidades cambiantes y tienen en cuenta el carácter evolutivo de la ciencia, la tecnología, la innovación, los mercados y la sociedad, incluyéndose en la innovación sus aspectos empresariales, organizativos y sociales.

Enmienda

Horizonte 2020 se ejecutará de forma que se garantice que las prioridades y las acciones respaldadas son pertinentes para las necesidades cambiantes y tienen en cuenta el carácter evolutivo de la ciencia, la tecnología, la innovación, los mercados y la sociedad, incluyéndose en la innovación sus aspectos empresariales, organizativos y sociales. ***La neutralidad tecnológica es una condición previa esencial para una política de innovación eficaz.***

Enmienda 30
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Horizonte 2020 se ejecutará de forma que resulte complementario con otros programas de financiación de la Unión, ***incluidos los Fondos Estructurales.***

Enmienda

Horizonte 2020 se ejecutará de forma que resulte complementario con otros programas de financiación de la Unión, ***como los fondos de la política de cohesión y el mecanismo «Conectar Europa».***

Enmienda 31
Nuno Teixeira

Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Horizonte 2020 se ejecutará de forma que resulte complementario con otros programas de financiación de la Unión, incluidos los Fondos Estructurales.

Enmienda

Horizonte 2020 se ejecutará de forma que resulte complementario con otros programas de financiación de la Unión, incluidos los Fondos Estructurales, ***el mecanismo «Conectar Europa» y las medidas y los programas específicos para prestar apoyo y compensación en el marco de la política regional y de cohesión.***

Or. pt

Justificación

En aras de la coherencia y la eficiencia, debe garantizarse la complementariedad entre el programa Horizonte 2020 y los programas de financiación de la UE, en particular el MCE y los Fondos Estructurales, que también deben tener en cuenta las medidas y los programas específicos.

Enmienda 32
Philippe De Backer

Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Horizonte 2020 se ejecutará de forma que resulte complementario con otros programas de financiación de la Unión, incluidos los Fondos Estructurales.

Enmienda

Horizonte 2020 se ejecutará de forma que resulte complementario con otros programas de financiación de la Unión, ***como el futuro mecanismo «Conectar Europa» (MCE)***, incluidos los Fondos Estructurales.

Or. nl

Enmienda 33
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 19 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Las asociaciones público-privadas aplicarán procedimientos transparentes para la adjudicación de los fondos y, con miras a una mayor flexibilidad, los fondos podrán otorgarse bien mediante convocatorias de propuestas competitivas, bien directamente cuando esté justificado.

Or. fr

Enmienda 34
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 19 – apartado 3 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) conformidad con las prioridades políticas de la UE;

Or. fr

Enmienda 35
Isabelle Durant

Propuesta de Reglamento
Anexo I – párrafo 14 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

b) seguridad alimentaria, agricultura sostenible, investigación marina y marítima y bioeconomía;

b) seguridad alimentaria, agricultura sostenible, investigación marina y marítima, ***turismo sostenible*** y bioeconomía;

Enmienda 36
Isabelle Durant

Propuesta de Reglamento
Anexo I – párrafo 14 – letra d

Texto de la Comisión

d) transporte inteligente, ecológico e integrado;

Enmienda

d) transporte inteligente, ecológico e integrado **y movilidad**;

Enmienda 37
Nuno Teixeira

Propuesta de Reglamento
Anexo I – párrafo 17

Texto de la Comisión

El objetivo específico «Sociedades inclusivas, innovadoras y seguras» incluye también una actividad destinada a cerrar la brecha de la investigación y la innovación con medidas específicas para desbloquear la excelencia en las regiones menos desarrolladas de la Unión.

Enmienda

El objetivo específico «Sociedades inclusivas, innovadoras y seguras» incluye también una actividad destinada a cerrar la brecha de la investigación y la innovación con medidas específicas para desbloquear la excelencia en las regiones menos desarrolladas de la Unión, **en particular en las regiones ultraperiféricas, con arreglo a sus características específicas contempladas en los artículos 174, 349 y 355 del TFUE.**

Enmienda 38
Isabelle Durant

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte II – punto 1 – punto 1.3 – punto 1.3.3 – letra e – párrafo 1

Texto de la Comisión

Aplicación del diseño y el desarrollo de tecnologías convergentes para crear nuevas oportunidades empresariales, incluida la preservación de materiales de valor histórico o cultural.

Enmienda

Aplicación del diseño y el desarrollo de tecnologías convergentes para crear nuevas oportunidades empresariales, incluida la preservación de materiales de valor histórico o cultural, **así como la mejora de las redes de destinos de ecoturismo y turismo sostenible en el ámbito del patrimonio histórico, cultural, industrial y natural.**

Or. en

Enmienda 39
Isabelle Durant

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

2. Seguridad alimentaria, agricultura sostenible, investigación marina y marítima y bioeconomía

Enmienda

2. Seguridad alimentaria, agricultura sostenible, investigación marina y marítima, **turismo sostenible** y bioeconomía;

Or. en

Enmienda 40
Isabelle Durant

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 2 – punto 2.2 – párrafo 3

Texto de la Comisión

La investigación y la innovación se vincularán a un amplio espectro de políticas de la Unión y sus correspondientes objetivos, incluidas la Política Agrícola Común (en particular la política de desarrollo rural) y la

Enmienda

La investigación y la innovación se vincularán a un amplio espectro de políticas de la Unión y sus correspondientes objetivos, incluidas la Política Agrícola Común (en particular la política de desarrollo rural) y la

Cooperación de Innovación Europea «Productividad y sostenibilidad agrícolas», la Política Pesquera Común, la Política Marítima Integrada, el Programa Europeo sobre el Cambio Climático, la Directiva marco sobre el agua, la Directiva marco sobre estrategia marina, el Plan de acción sobre silvicultura, la Estrategia temática en materia de suelos, la estrategia UE 2020 sobre biodiversidad, el Plan Estratégico de Tecnología Energética, las políticas de innovación e industrial de la UE, las políticas exterior y de ayuda al desarrollo, las estrategias fitosanitarias, las estrategias de salud y bienestar animal y los marcos reguladores de protección del medio ambiente, la salud y la seguridad, de promoción de la eficiencia de los recursos y la acción por el clima, y de reducción de residuos. Una mejor integración de la investigación y la innovación en las políticas afines de la Unión mejorará considerablemente su valor añadido europeo, tendrá efectos multiplicadores, aumentará la pertinencia social y contribuirá a desarrollar aún más la gestión sostenible de tierras, mares y océanos y los mercados de la bioeconomía.

Cooperación de Innovación Europea «Productividad y sostenibilidad agrícolas», la Política Pesquera Común, la Política Marítima Integrada, **la Política Común del Turismo Sostenible**, el Programa Europeo sobre el Cambio Climático, la Directiva marco sobre el agua, la Directiva marco sobre estrategia marina, el Plan de acción sobre silvicultura, la Estrategia temática en materia de suelos, la estrategia UE 2020 sobre biodiversidad, el Plan Estratégico de Tecnología Energética, las políticas de innovación e industrial de la UE, las políticas exterior y de ayuda al desarrollo, las estrategias fitosanitarias, las estrategias de salud y bienestar animal y los marcos reguladores de protección del medio ambiente, la salud y la seguridad, de promoción de la eficiencia de los recursos y la acción por el clima, y de reducción de residuos. Una mejor integración de la investigación y la innovación en las políticas afines de la Unión mejorará considerablemente su valor añadido europeo, tendrá efectos multiplicadores, aumentará la pertinencia social y contribuirá a desarrollar aún más la gestión sostenible de tierras, mares y océanos y los mercados de la bioeconomía.

Or. en

Enmienda 41
Isabelle Durant

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 2 – punto 2.3 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) El objetivo es mejorar la creación de redes y la información sobre el potencial del ecoturismo y el turismo sostenible europeo, protegiendo así mejor el patrimonio cultural, histórico,

Enmienda 42
Nuno Teixeira

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 3 – punto 3.2 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Acelerar este desarrollo requerirá un planteamiento estratégico a nivel de la Unión, que abarque la oferta y demanda de energía y su uso en edificios, servicios, transportes y cadenas de valor industrial. Ello implicará el alineamiento de recursos a través de la Unión, incluidos los fondos de la política de cohesión, en particular a través de las estrategias nacionales y regionales para una especialización inteligente, los regímenes de comercio de derechos de emisión, la contratación pública y otros mecanismos de financiación. También requerirá políticas reguladoras y de despliegue en favor de las energías renovables y la eficiencia energética, asistencia técnica particularizada y desarrollo de capacidades, a fin de eliminar los obstáculos no tecnológicos.

Enmienda

Acelerar este desarrollo requerirá un planteamiento estratégico a nivel de la Unión, que abarque la oferta y demanda de energía y su uso en edificios, servicios, transportes y cadenas de valor industrial. Ello implicará el alineamiento de recursos a través de la Unión, incluidos los fondos de la política de cohesión, en particular a través de las estrategias nacionales y regionales para una especialización inteligente, los regímenes de comercio de derechos de emisión, la contratación pública y otros mecanismos de financiación. También requerirá políticas reguladoras y de despliegue en favor de las energías renovables y la eficiencia energética, asistencia técnica particularizada y desarrollo de capacidades, a fin de eliminar los obstáculos no tecnológicos. ***En lo que atañe a las regiones ultraperiféricas, debe estudiarse la posibilidad de introducir incentivos al desarrollo de las energías renovables, aprovechando su potencial como fuentes de energía alternativas y reduciendo su dependencia de los combustibles fósiles.***

Enmienda 43
Isabelle Durant

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

4. Transporte inteligente, ecológico e integrado

4. Transporte inteligente, ecológico e integrado **y movilidad**

Or. en

Enmienda 44
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

El objetivo específico es lograr un sistema europeo de transporte que utilice eficientemente los recursos, sea respetuoso con el medio ambiente, **sea seguro y no presente discontinuidades**, en beneficio de los ciudadanos, la economía y la sociedad.

El objetivo específico es lograr un sistema europeo de transporte que utilice eficientemente los recursos, sea respetuoso con el medio ambiente, seguro **e interoperable**, en beneficio de los ciudadanos, la economía y la sociedad.

Or. fr

Enmienda 45
Isabelle Durant

Propuesta de Reglamento
Anexo I – Parte III – punto 4 – punto 4.1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

El objetivo específico es lograr un sistema europeo de transporte que utilice eficientemente los recursos, sea respetuoso con el medio ambiente, sea seguro y no presente discontinuidades, en beneficio de los ciudadanos, la economía **y** la sociedad.

El objetivo específico es lograr un sistema europeo de transporte que utilice eficientemente los recursos, sea respetuoso con **el clima y** el medio ambiente, sea seguro y no presente discontinuidades, en beneficio de los ciudadanos, **los usuarios, los trabajadores y los empleados y** la economía, **así como de** la sociedad.

Enmienda 46
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Europa debe reconciliar las crecientes necesidades de movilidad de sus ciudadanos con los imperativos del rendimiento económico y los requisitos de una sociedad de baja emisión de carbono y una economía resistente al clima. Pese a su crecimiento, el sector del transporte debe conseguir una sustancial reducción de los gases de efecto invernadero y otros impactos negativos sobre el medio ambiente, y romper su dependencia del petróleo, al tiempo que mantiene un elevado nivel de eficiencia y movilidad.

Enmienda

Europa debe reconciliar las crecientes necesidades de movilidad de sus ciudadanos con los imperativos del rendimiento económico y los requisitos de una sociedad de baja emisión de carbono y una economía resistente al clima. Pese a su crecimiento, el sector del transporte debe conseguir una sustancial reducción de los gases de efecto invernadero y otros impactos negativos sobre el medio ambiente, y romper su dependencia del petróleo **y de otros combustibles fósiles cuyo suministro depende en gran medida de terceros países y cuyos recursos son limitados**, al tiempo que mantiene un elevado nivel de eficiencia y movilidad.

Or. fr

Enmienda 47
Nuno Teixeira

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Europa debe reconciliar las crecientes necesidades de movilidad de sus ciudadanos con los imperativos del rendimiento económico y los requisitos de una sociedad de baja emisión de carbono y una economía resistente al clima. Pese a su crecimiento, el sector del transporte debe

Enmienda

Europa debe reconciliar las crecientes necesidades de movilidad de sus ciudadanos con los imperativos del rendimiento económico y los requisitos de una sociedad de baja emisión de carbono y una economía resistente al clima. Pese a su crecimiento, el sector del transporte debe

conseguir una sustancial reducción de los gases de efecto invernadero y otros impactos negativos sobre el medio ambiente, y romper su dependencia del petróleo, al tiempo que mantiene un elevado nivel de eficiencia y movilidad.

conseguir una sustancial reducción de los gases de efecto invernadero y otros impactos negativos sobre el medio ambiente, y romper su dependencia del petróleo, al tiempo que mantiene un elevado nivel de eficiencia y movilidad, **sin aumentar el alejamiento de las regiones ya aisladas, en particular las regiones ultraperiféricas.**

Or. pt

Justificación

La apuesta por el transporte con emisiones bajas de carbono no debe incrementar el alejamiento de las regiones ya aisladas del mercado interior, como las regiones ultraperiféricas.

Enmienda 48 Phil Bennion

Propuesta de Reglamento Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Europa debe reconciliar las crecientes necesidades de movilidad de sus ciudadanos con los imperativos del rendimiento económico y los requisitos de una sociedad de baja emisión de carbono y una economía resistente al clima. Pese a su crecimiento, el sector del transporte debe conseguir una sustancial reducción de los gases de efecto invernadero y otros impactos negativos sobre el medio ambiente, y romper su dependencia del petróleo, al tiempo que mantiene un elevado nivel de eficiencia y movilidad.

Enmienda

Europa debe reconciliar las crecientes necesidades de movilidad de sus ciudadanos, **determinadas por los nuevos retos demográficos y sociales**, con los imperativos del rendimiento económico y los requisitos de una sociedad de baja emisión de carbono y una economía resistente al clima. Pese a su crecimiento, el sector del transporte debe conseguir una sustancial reducción de los gases de efecto invernadero y otros impactos negativos sobre el medio ambiente, y romper su dependencia del petróleo, al tiempo que mantiene un elevado nivel de eficiencia y movilidad.

Or. en

Enmienda 49
Isabelle Durant

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Europa debe reconciliar las **crecientes** necesidades de movilidad de sus ciudadanos con los imperativos del rendimiento económico y los requisitos de una sociedad de baja emisión de carbono y una economía resistente al clima. Pese a **su crecimiento**, el sector del transporte debe conseguir una sustancial reducción de los gases de efecto invernadero y otros impactos negativos sobre el medio ambiente, y romper su dependencia del petróleo, al tiempo que mantiene un elevado nivel de eficiencia y movilidad.

Enmienda

Europa debe reconciliar las **cambiantes** necesidades de movilidad de sus ciudadanos con los imperativos del rendimiento económico y los requisitos de una sociedad de baja emisión de carbono y una economía resistente al clima. Pese a **sus necesidades**, el sector del transporte **y de la movilidad** debe conseguir una sustancial reducción de los gases de efecto invernadero y otros impactos negativos sobre el medio ambiente, y romper su dependencia del petróleo, al tiempo que mantiene un elevado nivel de eficiencia y movilidad.

Or. en

Enmienda 50
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Europa debe reconciliar las crecientes necesidades **de movilidad** de sus ciudadanos con los imperativos del rendimiento económico y los requisitos de una sociedad de baja emisión de carbono y una economía resistente al clima. Pese a su crecimiento, el sector del transporte debe conseguir una sustancial reducción de los gases de efecto invernadero y otros impactos negativos sobre el medio ambiente, y romper su dependencia del petróleo, al tiempo que mantiene un elevado nivel de eficiencia y movilidad.

Enmienda

Europa debe conciliar las crecientes necesidades de sus ciudadanos **en lo que atañe a la movilidad y la cohesión del transporte** con los imperativos del rendimiento económico y los requisitos de una sociedad de baja emisión de carbono y una economía resistente al clima. Pese a su crecimiento, el sector del transporte debe conseguir una sustancial reducción de los gases de efecto invernadero y otros impactos negativos sobre el medio ambiente, y romper su dependencia del petróleo **y de otros combustibles fósiles**

suministrados principalmente por terceros países, al tiempo que mantiene un elevado nivel de eficiencia y movilidad.

Or. pl

Enmienda 51
Philippe De Backer

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.1 – párrafo 3

Texto de la Comisión

La movilidad sostenible solo puede lograrse mediante un cambio radical en el sistema de transportes, inspirado por avances decisivos en la investigación sobre transporte, la innovación de largo alcance y una aplicación coherente en toda Europa de soluciones de transporte más ecológicas, seguras e inteligentes.

Enmienda

La movilidad sostenible solo puede lograrse mediante un cambio radical en el sistema de transportes, incluido el transporte público, inspirado por avances decisivos en la investigación sobre transporte, la innovación de largo alcance y una aplicación coherente en toda Europa de soluciones de transporte más ecológicas, seguras e inteligentes, ***incluidas las inversiones en infraestructuras innovadoras para todos los modos de transporte.***

Or. nl

Enmienda 52
Phil Bennion

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.1 – párrafo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

La investigación y la innovación en el sector del transporte deben contribuir al establecimiento de un espacio único europeo de transporte mediante el desarrollo de tecnologías y sistemas, como el ETCS y el ERTMS, destinados a eliminar los obstáculos transfronterizos.

También se han de apoyar y aplicar en toda Europa las tecnologías y los sistemas que faciliten la movilidad de los ciudadanos de la Unión, como un sistema europeo de planificación de itinerarios multimodales.

Or. en

Enmienda 53
Phil Bennion

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.1 – párrafo 4

Texto de la Comisión

La investigación y la innovación deben aportar avances focalizados y oportunos que ayuden a alcanzar los objetivos clave de las políticas de la Unión, al tiempo que refuerzan la competitividad económica, respaldan la transición a una economía resistente al clima y de baja emisión de carbono y preservan el liderazgo en el mercado mundial.

Enmienda

La investigación y la innovación deben aportar avances focalizados y oportunos que ayuden a alcanzar los objetivos clave de las políticas de la Unión, al tiempo que refuerzan la competitividad económica, respaldan la transición a una economía resistente al clima y de baja emisión de carbono, ***incrementan la movilidad en toda Europa*** y preservan el liderazgo en el mercado mundial.

Or. en

Enmienda 54
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.1 – párrafo 4

Texto de la Comisión

La investigación y la innovación deben aportar avances focalizados y oportunos que ayuden a alcanzar los objetivos clave de las políticas de la Unión, al tiempo que refuerzan la competitividad económica, respaldan la transición a una economía

Enmienda

La investigación y la innovación deben aportar avances focalizados y oportunos que ayuden a alcanzar los objetivos clave de las políticas de la Unión, al tiempo que refuerzan la competitividad económica, respaldan la transición a una economía

resistente al clima y de baja emisión de carbono y preservan el liderazgo en el mercado mundial.

resistente al clima de baja emisión de carbono, preservan el liderazgo en el mercado mundial.

Or. pl

Enmienda 55
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 1

Texto de la Comisión

El transporte constituye un motor esencial de la competitividad y el crecimiento económico de Europa. Garantiza la movilidad de las personas y los bienes necesarios para un mercado único europeo integrado y una sociedad inclusiva y abierta. Representa uno de los principales activos de Europa en términos de capacidad industrial y calidad de servicio, y desempeña un papel destacado en muchos mercados mundiales. La industria del transporte y la fabricación de equipos de transporte representan conjuntamente el 6,3 % del PIB de la Unión. Al mismo tiempo, la industria europea del transporte se enfrenta a una competencia cada vez más intensa procedente de otras partes del mundo. Resultarán necesarias unas tecnologías revolucionarias para garantizar en el futuro la ventaja competitiva de Europa y paliar los inconvenientes de nuestro actual sistema de transporte.

Enmienda

El transporte constituye un motor esencial de la competitividad y el crecimiento económico de Europa. Garantiza la movilidad de las personas y los bienes necesarios para un mercado único europeo integrado y una sociedad inclusiva y abierta. Representa uno de los principales activos de Europa en términos de capacidad industrial y calidad de servicio, y desempeña un papel destacado en muchos mercados mundiales. La industria del transporte y la fabricación de equipos de transporte representan conjuntamente el 6,3 % del PIB de la Unión **y aproximadamente 13 millones de puestos de trabajo**. Al mismo tiempo, la industria europea del transporte se enfrenta a una competencia cada vez más intensa procedente de otras partes del mundo. Resultarán necesarias unas tecnologías revolucionarias para garantizar en el futuro la ventaja competitiva de Europa y paliar los inconvenientes de nuestro actual sistema de transporte.

Or. fr

Enmienda 56
Christine De Veyrac

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 1

Texto de la Comisión

El transporte constituye un motor esencial de la competitividad y el crecimiento económico de Europa. Garantiza la movilidad de las personas y los bienes necesarios para un mercado único europeo integrado y una sociedad inclusiva y abierta. Representa uno de los principales activos de Europa en términos de capacidad industrial y calidad de servicio, y desempeña un papel destacado en muchos mercados mundiales. La industria del transporte y la fabricación de equipos de transporte representan conjuntamente el 6,3 % del PIB de la Unión. Al mismo tiempo, la industria europea del transporte se enfrenta a una competencia cada vez más intensa procedente de otras partes del mundo. Resultarán necesarias unas tecnologías revolucionarias para garantizar en el futuro la ventaja competitiva de Europa y paliar los inconvenientes de nuestro actual sistema de transporte.

Enmienda

El transporte constituye un motor esencial de la competitividad y el crecimiento económico de Europa. Garantiza la movilidad de las personas y los bienes necesarios para un mercado único europeo integrado y una sociedad inclusiva y abierta. Representa uno de los principales activos de Europa en términos de capacidad industrial y calidad de servicio, y desempeña un papel destacado en muchos mercados mundiales. La industria del transporte y la fabricación de equipos de transporte representan conjuntamente el 6,3 % del PIB de la Unión. Al mismo tiempo, la industria europea del transporte se enfrenta a una competencia cada vez más intensa procedente de otras partes del mundo. Resultarán necesarias unas tecnologías revolucionarias para garantizar en el futuro la ventaja competitiva de Europa y paliar los inconvenientes de nuestro actual sistema de transporte. ***En el marco de esta estrategia de recuperación económica y de la promoción de nuestro saber hacer en el sector industrial, es necesario reforzar los compromisos europeos destinados a apoyar el sector del transporte aéreo, habida cuenta de su importancia económica y tecnológica.***

Or. fr

Justificación

El sector del transporte aéreo europeo ha logrado imponerse en el mercado mundial principalmente gracias al desarrollo de grandes proyectos europeos que generan crecimiento y empleo en nuestro territorio. Las innovaciones en los sectores espacial y aeronáutico aportan hoy en día una importante contribución a la economía europea de los transportes y al progreso en muchos otros ámbitos. Por consiguiente, es fundamental proseguir los esfuerzos en materia de investigación e innovación.

Enmienda 57
Nuno Teixeira

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 1

Texto de la Comisión

El transporte constituye un motor esencial de la competitividad y el crecimiento económico de Europa. Garantiza la movilidad de las personas y los bienes necesarios para un mercado único europeo integrado y una sociedad inclusiva y abierta. Representa uno de los principales activos de Europa en términos de capacidad industrial y calidad de servicio, y desempeña un papel destacado en muchos mercados mundiales. La industria del transporte y la fabricación de equipos de transporte representan conjuntamente el 6,3 % del PIB de la Unión. Al mismo tiempo, la industria europea del transporte se enfrenta a una competencia cada vez más intensa procedente de otras partes del mundo. Resultarán necesarias unas tecnologías revolucionarias para garantizar en el futuro la ventaja competitiva de Europa y paliar los inconvenientes de nuestro actual sistema de transporte.

Enmienda

El transporte constituye un motor esencial de la competitividad y el crecimiento económico de Europa **y de la cohesión territorial**. Garantiza la movilidad de las personas y los bienes necesarios para un mercado único europeo integrado y una sociedad inclusiva y abierta, **reduciendo el aislamiento de las regiones europeas a todos los niveles**. Representa uno de los principales activos de Europa en términos de capacidad industrial y calidad de servicio, y desempeña un papel destacado en muchos mercados mundiales. La industria del transporte y la fabricación de equipos de transporte representan conjuntamente el 6,3 % del PIB de la Unión. Al mismo tiempo, la industria europea del transporte se enfrenta a una competencia cada vez más intensa procedente de otras partes del mundo. Resultarán necesarias unas tecnologías revolucionarias para garantizar en el futuro la ventaja competitiva de Europa y paliar los inconvenientes de nuestro actual sistema de transporte.

Or. pt

Justificación

El transporte es un instrumento que permite reducir el aislamiento de las regiones ya remotas, por lo que reviste una gran importancia para la cohesión territorial.

Enmienda 58
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 1

Texto de la Comisión

El transporte constituye un motor esencial de la competitividad y el crecimiento económico de Europa. Garantiza la movilidad de las personas y los bienes necesarios para **un** mercado **único** europeo **integrado** y una sociedad inclusiva y abierta. Representa uno de los principales activos de Europa en términos de capacidad industrial y calidad de servicio, y desempeña un papel destacado en muchos mercados mundiales. La industria del transporte y la fabricación de equipos de transporte representan conjuntamente el 6,3 % del PIB de la Unión. Al mismo tiempo, la industria europea del transporte se enfrenta a una competencia cada vez más intensa procedente de otras partes del mundo. **Resultarán necesarias unas tecnologías revolucionarias para garantizar en el futuro la ventaja competitiva de Europa y paliar los inconvenientes de nuestro actual sistema de transporte.**

Enmienda

El transporte constituye un motor esencial de la competitividad y el crecimiento económico de Europa. Garantiza **la cohesión territorial y** la movilidad de las personas y los bienes necesarios para **la integración del** mercado europeo y una sociedad inclusiva y abierta. Representa uno de los principales activos de Europa en términos de capacidad industrial y calidad de servicio, y desempeña un papel destacado en muchos mercados mundiales. La industria del transporte y la fabricación de equipos de transporte representan conjuntamente el 6,3 % del PIB de la Unión. Al mismo tiempo, la industria europea del transporte se enfrenta a una competencia cada vez más intensa procedente de otras partes del mundo.

Or. pl

Enmienda 59

Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 2

Texto de la Comisión

El sector del transporte es uno de los principales responsables de las emisiones de gases de efecto invernadero, generando hasta una cuarta parte del total de emisiones. La dependencia de los combustibles fósiles del transporte es del 96 %. Mientras tanto, la congestión es un

Enmienda

El sector del transporte es uno de los principales responsables de las emisiones de gases de efecto invernadero, generando hasta una cuarta parte del total de emisiones. La dependencia de los combustibles fósiles del transporte es del 96 %. Mientras tanto, la congestión es un

problema cada vez más importante; los sistemas todavía no son suficientemente inteligentes; las alternativas para pasar *de un modo* de transporte *a otro* no siempre son atractivas; el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico sigue siendo dramáticamente elevado (34 000 al año en la Unión); los ciudadanos y las empresas esperan un sistema de transportes seguro y cómodo. El contexto urbano presenta retos específicos para la sostenibilidad del transporte.

problema cada vez más importante; los sistemas todavía no son suficientemente inteligentes; las alternativas para pasar *a modos* de transporte *más sostenibles* no siempre son atractivas; el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico sigue siendo dramáticamente elevado (34 000 al año en la Unión); los ciudadanos y las empresas esperan un sistema de transportes seguro y cómodo. El contexto urbano presenta retos específicos para la sostenibilidad del transporte.

Or. fr

Enmienda 60 **Phil Bennion**

Propuesta de Reglamento **Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 2**

Texto de la Comisión

El sector del transporte es uno de los principales responsables de las emisiones de gases de efecto invernadero, generando hasta una cuarta parte del total de emisiones. La dependencia de los combustibles fósiles del transporte es del 96 %. Mientras tanto, la congestión es un problema cada vez más importante; los sistemas todavía no son suficientemente inteligentes; las alternativas para pasar de un modo de transporte a otro no siempre son atractivas; el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico sigue siendo dramáticamente elevado (34 000 al año en la Unión); los ciudadanos y las empresas esperan un sistema de transportes seguro y cómodo. El contexto urbano presenta retos específicos para la sostenibilidad del transporte.

Enmienda

El sector del transporte es uno de los principales responsables de las emisiones de gases de efecto invernadero, generando hasta una cuarta parte del total de emisiones. La dependencia de los combustibles fósiles del transporte es del 96 %. Mientras tanto, la congestión es un problema cada vez más importante; los sistemas todavía no son suficientemente inteligentes; las alternativas para pasar de un modo de transporte a otro no siempre son atractivas; el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico sigue siendo dramáticamente elevado (34 000 al año en la Unión); los ciudadanos y las empresas esperan un sistema de transportes seguro, cómodo *y accesible a todos*. El contexto urbano presenta retos específicos para la sostenibilidad del transporte.

Or. en

Enmienda 61
Isabelle Durant

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 2

Texto de la Comisión

El sector del transporte es uno de los principales responsables de las emisiones de gases de efecto invernadero, generando hasta una cuarta parte del total de emisiones. La dependencia de los combustibles fósiles del transporte es del 96 %. Mientras tanto, la congestión es un problema cada vez más importante; los sistemas todavía no son suficientemente inteligentes; las alternativas para pasar de un modo de transporte a otro no siempre son atractivas; el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico sigue siendo dramáticamente elevado (34 000 al año en la Unión); los ciudadanos y las empresas esperan un sistema de transportes seguro y cómodo. El contexto urbano presenta retos específicos para la sostenibilidad del transporte.

Enmienda

El sector del transporte es uno de los principales responsables de las emisiones de gases de efecto invernadero, generando hasta una cuarta parte del total de emisiones. La dependencia de los combustibles fósiles del transporte es del 96 %. Mientras tanto, la congestión es un problema cada vez más importante; los sistemas todavía no son suficientemente inteligentes; las alternativas para pasar de un modo de transporte a otro no siempre son atractivas; el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico sigue siendo dramáticamente elevado (34 000 al año en la Unión); los ciudadanos y las empresas esperan un sistema de transportes **accesible a todos**, seguro y cómodo. El contexto urbano presenta retos específicos para **un mejor equilibrio entre la calidad y de vida y la sostenibilidad del transporte y la movilidad**.

Or. en

Enmienda 62
Christine De Veyrac

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 3

Texto de la Comisión

Dentro de pocas décadas el crecimiento esperado del transporte **conducirá a la parálisis del tráfico europeo y hará insostenibles sus costes económicos y su impacto social**. Se prevé que la cifra de pasajeros-kilómetro se duplique en los

Enmienda

Dentro de pocas décadas el crecimiento esperado del transporte **podría conducir a una grave congestión del tráfico europeo con repercusiones económicas y sociales desastrosas**. Se prevé que la cifra de pasajeros-kilómetro se duplique en los

próximos 40 años y que crezca dos veces más rápido para el transporte aéreo. Las emisiones de CO₂ aumentarán un 35 % para 2050. Los costes de la congestión aumentarían en torno al 50 %, acercándose a los 200 000 millones EUR anuales. Los costes externos de los accidentes aumentarían en alrededor de 60 000 millones EUR con respecto a 2005.

próximos 40 años y que crezca dos veces más rápido para el transporte aéreo. Las emisiones de CO₂ aumentarán un 35 % para 2050. Los costes de la congestión aumentarían en torno al 50 %, acercándose a los 200 000 millones EUR anuales. Los costes externos de los accidentes aumentarían en alrededor de 60 000 millones EUR con respecto a 2005.

Or. fr

Enmienda 63 **Isabelle Durant**

Propuesta de Reglamento **Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 3**

Texto de la Comisión

Dentro de pocas décadas el crecimiento esperado del transporte conducirá a la parálisis del tráfico europeo y hará insostenibles sus costes económicos y su impacto social. Se prevé que la cifra de pasajeros-kilómetro se duplique en los próximos 40 años y que crezca dos veces más rápido para el transporte aéreo. Las emisiones de CO₂ aumentarán un 35 % para 2050. Los costes de la congestión aumentarían en torno al 50 %, acercándose a los 200 000 millones EUR anuales. Los costes externos de los accidentes aumentarían en alrededor de 60 000 millones EUR con respecto a 2005.

Enmienda

Dentro de pocas décadas el crecimiento esperado del transporte conducirá a la parálisis del tráfico europeo y hará insostenibles sus costes económicos y su impacto social. Se prevé que la cifra de pasajeros-kilómetro se duplique en los próximos 40 años y que crezca dos veces más rápido para el transporte aéreo. Las emisiones de CO₂ aumentarán un 35 % para 2050. Los costes de la congestión aumentarían en torno al 50 %, acercándose a los 200 000 millones EUR anuales. Los costes externos de los accidentes aumentarían en alrededor de 60 000 millones EUR con respecto a 2005, **y los costes externos del cambio climático aumentarían incluso mucho más.**

Or. en

Enmienda 64 **Isabelle Durant**

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Será esencial apoyar y desarrollar conceptos innovadores en la prestación de servicios de transporte y movilidad mediante mejoras importantes en ámbitos como la logística ecológica y la gestión de la movilidad. La aplicación de nuevos enfoques en la producción, el almacenamiento y el suministro de bienes, así como unas respuestas más eficientes y racionales a las necesidades de movilidad y el uso de las herramientas de comunicación, deberían conducir a una sociedad que produzca menos residuos en los servicios relacionados con el transporte y la movilidad. Debe establecerse un vínculo entre las políticas orientadas a limitar el tráfico y el empleo.

Or. en

Enmienda 65

Inés Ayala Sender

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 4

Texto de la Comisión

Enmienda

En consecuencia, cruzarse de brazos no es una opción. La investigación y la innovación, impulsadas por los objetivos políticos y centrada en los retos clave, contribuirán sustancialmente a alcanzar los objetivos de la Unión de limitar el aumento de la temperatura mundial a 2 °C, recortar en un 60 % las emisiones de CO₂ procedentes del transporte, reducir drásticamente la congestión y los costes de los accidentes y erradicar prácticamente los accidentes mortales de carretera de aquí a 2050.

En consecuencia, cruzarse de brazos no es una opción. La investigación y la innovación, impulsadas por los objetivos políticos y centrada en los retos clave, contribuirán sustancialmente a alcanzar los objetivos de la Unión de limitar el aumento de la temperatura mundial a 2 °C, recortar en un 60 % las emisiones de CO₂ procedentes del transporte, reducir drásticamente la congestión y los costes de los accidentes y erradicar prácticamente los accidentes mortales de carretera de aquí a 2050, ***lograr una tasa de mortalidad casi***

nula en el transporte por carretera y, de acuerdo con este objetivo, reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico de aquí a 2020.

Or. en

Enmienda 66
Phil Bennion

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 4

Texto de la Comisión

En consecuencia, cruzarse de brazos no es una opción. La investigación y la innovación, impulsadas por los objetivos políticos y centrada en los retos clave, contribuirán sustancialmente a alcanzar los objetivos de la Unión de limitar el aumento de la temperatura mundial a 2 °C, recortar en un 60 % las emisiones de CO₂ procedentes del transporte, reducir drásticamente la congestión y los costes de los accidentes y erradicar prácticamente los accidentes mortales de carretera de aquí a 2050.

Enmienda

En consecuencia, cruzarse de brazos no es una opción. La investigación y la innovación, impulsadas por los objetivos políticos y centrada en los retos clave, contribuirán sustancialmente a alcanzar los objetivos de la Unión de limitar el aumento de la temperatura mundial a 2 °C, recortar en un 60 % las emisiones de CO₂ procedentes del transporte, reducir drásticamente la congestión y los costes de los accidentes, ***apoyar la movilidad en toda Europa*** y erradicar prácticamente los accidentes mortales de carretera de aquí a 2050.

Or. en

Enmienda 67
Philippe De Backer

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 4

Texto de la Comisión

En consecuencia, cruzarse de brazos no es una opción. La investigación y la innovación, impulsadas por los objetivos políticos y centrada en los retos clave,

Enmienda

En consecuencia, cruzarse de brazos no es una opción. La investigación y la innovación, impulsadas por los objetivos políticos y centrada en los retos clave,

contribuirán sustancialmente a alcanzar los objetivos de la Unión de limitar el aumento de la temperatura mundial a 2 °C, recortar en un 60 % las emisiones de CO₂ procedentes del transporte, reducir drásticamente la congestión y los costes de los accidentes y erradicar prácticamente los accidentes mortales de carretera de aquí a 2050.

contribuirán sustancialmente a alcanzar los objetivos de la Unión de limitar el aumento de la temperatura mundial a 2 °C, recortar en un 60 % las emisiones de CO₂ procedentes del transporte, reducir drásticamente la congestión y los costes de los accidentes y erradicar prácticamente los accidentes mortales de carretera de aquí a 2050. *En su Libro Blanco titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», la Comisión pide que estos objetivos se alcancen mediante una política de transporte innovadora, sostenible y eficiente.*

Or. nl

Enmienda 68
Nathalie Griesbeck

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 4

Texto de la Comisión

En consecuencia, cruzarse de brazos no es una opción. La investigación y la innovación, impulsadas por los objetivos políticos y centrada en los retos clave, contribuirán sustancialmente a alcanzar los objetivos de la Unión de limitar el aumento de la temperatura mundial a 2 °C, recortar en un 60 % las emisiones de **CO₂** procedentes del transporte, reducir drásticamente la congestión y los costes de los accidentes y erradicar *prácticamente* los accidentes mortales de carretera de aquí a 2050.

Enmienda

Cruzarse de brazos no es una opción. La investigación y la innovación, impulsadas por los objetivos políticos y centradas en los retos clave, contribuirán sustancialmente a alcanzar los objetivos de la Unión de limitar el aumento de la temperatura mundial a 2 °C y recortar en un 60 % las emisiones de **CO** procedentes del transporte. *Para poder alcanzar estos objetivos de aquí a 2050, es necesario formular disposiciones más precisas y concretas para el periodo que finaliza en 2020. Ante todo, se requieren recortes ambiciosos de las emisiones de CO₂ y de otros gases de efecto invernadero procedentes del transporte (a partir de los niveles de 2009). Estos recortes se determinarán por separado para cada modo de transporte, con el fin de alcanzar los objetivos 20-20-20. La investigación y*

la innovación también deben conducir a internalizar los costes externos de aquí a 2020, reducir drásticamente la congestión y los costes de los accidentes e intentar resolver con determinación los problemas de la seguridad vial con objeto de erradicar los accidentes mortales en las carreteras europeas de aquí a 2050.

Or. fr

Enmienda 69
Olga Sehnalová

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 4

Texto de la Comisión

En consecuencia, cruzarse de brazos no es una opción. La investigación y la innovación, impulsadas por los objetivos políticos y centradas en los retos clave, contribuirán sustancialmente a alcanzar los objetivos de la Unión de limitar el aumento de la temperatura mundial a 2 °C, recortar en un 60 % las emisiones de CO₂ procedentes del transporte, reducir drásticamente la congestión y los costes de los accidentes y ***erradicar prácticamente los accidentes mortales de carretera*** de aquí a 2050.

Enmienda

En consecuencia, cruzarse de brazos no es una opción. La investigación y la innovación, impulsadas por los objetivos políticos y centradas en los retos clave, contribuirán sustancialmente a alcanzar los objetivos de la Unión de limitar el aumento de la temperatura mundial a 2 °C y recortar en un 60 % las emisiones de CO₂ procedentes del transporte. ***Para poder alcanzar esos objetivos de aquí a 2050, es necesario establecer disposiciones más precisas y concretas para el periodo que finaliza en 2020. Ello requiere, en primer lugar, una ambiciosa reducción de las emisiones de CO₂ y de otros gases de efecto invernadero procedentes del transporte (respecto de las cifras de 2009). Estas reducciones se determinarán por separado para cada modo de transporte, de conformidad con los objetivos 20-20-20. La investigación y la innovación también deben conducir a internalizar los costes externos de aquí a 2020, reducir drásticamente la congestión y los costes de los accidentes y hacer todo lo posible para avanzar hacia el objetivo de lograr una tasa de mortalidad nula en el transporte***

por carretera de aquí a 2050, y reducir a la mitad el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico de aquí a 2020.

Or. en

Enmienda 70
Inés Ayala Sender

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 5

Texto de la Comisión

Los problemas de contaminación, congestión y seguridad son comunes a toda la Unión y exigen respuestas en colaboración a escala europea. Acelerar el desarrollo y despliegue de nuevas tecnologías y soluciones innovadoras para los vehículos, las infraestructuras y la gestión del transporte resultará fundamental para lograr un sistema de transporte más limpio y eficiente en la Unión; para obtener los resultados necesarios para mitigar el cambio climático y mejorar la eficiencia de los recursos; para mantener el liderazgo europeo en los mercados mundiales de productos y servicios relacionados con el transporte. Estos objetivos no pueden lograrse solamente mediante fragmentados esfuerzos nacionales.

Enmienda

Los problemas de contaminación, congestión y seguridad son comunes a toda la Unión y exigen respuestas en colaboración a escala europea. Acelerar el desarrollo y despliegue de nuevas tecnologías y soluciones innovadoras para los vehículos, las infraestructuras y la gestión del transporte resultará fundamental para lograr un sistema de transporte más limpio, **seguro** y eficiente en la Unión; para obtener los resultados necesarios para mitigar el cambio climático y mejorar la eficiencia de los recursos; para mantener el liderazgo europeo en los mercados mundiales de productos y servicios relacionados con el transporte. Estos objetivos no pueden lograrse solamente mediante fragmentados esfuerzos nacionales.

Or. en

Enmienda 71
Isabelle Durant

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 5

Texto de la Comisión

Los problemas de contaminación, congestión y seguridad son comunes a toda la Unión y exigen respuestas en colaboración a escala europea. Acelerar el desarrollo y despliegue de nuevas tecnologías y soluciones innovadoras para los vehículos, las infraestructuras y la gestión **del** transporte resultará fundamental para lograr un sistema de transporte más limpio y eficiente en la Unión; para obtener los resultados necesarios para mitigar el cambio climático y mejorar la eficiencia de los recursos; para mantener el liderazgo europeo en los mercados mundiales de productos y servicios relacionados con el transporte. Estos objetivos no pueden lograrse solamente mediante fragmentados esfuerzos nacionales.

Enmienda

Los problemas de contaminación, congestión y seguridad son comunes a toda la Unión y exigen respuestas en colaboración a escala europea. Acelerar el desarrollo y despliegue de nuevas tecnologías y soluciones innovadoras para los vehículos, las infraestructuras y **la logística ecológica** del transporte y la gestión de **la movilidad** resultará fundamental para lograr un sistema de transporte más limpio y eficiente en la Unión; para obtener los resultados necesarios para mitigar el cambio climático y mejorar la eficiencia de los recursos; para mantener el liderazgo europeo en los mercados mundiales de productos, **conceptos de gestión de la demanda** y servicios relacionados con el transporte. Estos objetivos no pueden lograrse solamente mediante fragmentados esfuerzos nacionales.

Or. en

Enmienda 72

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 5

Texto de la Comisión

Los problemas de contaminación, congestión y seguridad son comunes a toda la Unión y exigen respuestas en colaboración a escala europea. Acelerar el desarrollo y despliegue de nuevas tecnologías y soluciones innovadoras para los vehículos, las infraestructuras y la gestión del transporte resultará fundamental para lograr un sistema de transporte más limpio y eficiente en la Unión; para obtener los resultados

Enmienda

Los problemas de contaminación, congestión y seguridad son comunes a toda la Unión y exigen respuestas en colaboración a escala europea. Acelerar el desarrollo y despliegue **armonizado** de nuevas tecnologías y soluciones innovadoras para los vehículos, **que garanticen un desarrollo coherente de** las infraestructuras, y la gestión del transporte resultará fundamental para lograr un sistema de transporte más limpio y

necesarios para mitigar el cambio climático y mejorar la eficiencia de los recursos; para mantener el liderazgo europeo en los mercados mundiales de productos y servicios relacionados con el transporte. Estos objetivos no pueden lograrse solamente mediante fragmentados esfuerzos nacionales.

eficiente en la Unión; para obtener los resultados necesarios para mitigar el cambio climático y mejorar la eficiencia de los recursos; para mantener el liderazgo europeo en los mercados mundiales de productos y servicios relacionados con el transporte. Estos objetivos no pueden lograrse solamente mediante fragmentados esfuerzos nacionales.

Or. pl

Enmienda 73

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 6

Texto de la Comisión

La financiación a nivel de la Unión de la investigación y la innovación sobre transporte complementará las actividades de los Estados miembros centrándose en actividades con un claro valor añadido europeo. Esto significa que se hará hincapié en las áreas prioritarias que responden a los objetivos de la política europea; cuando sea necesaria una masa crítica de esfuerzo; cuando se precisen soluciones interoperables de transporte para toda Europa; o cuando la agrupación de los esfuerzos a nivel transnacional puede reducir los riesgos de la investigación y la inversión, abrir camino a normas comunes y acortar los plazos de comercialización de los resultados de la investigación.

Enmienda

La financiación a nivel de la Unión de la investigación y la innovación sobre transporte complementará las actividades de los Estados miembros centrándose en actividades con un claro valor añadido europeo. Esto significa que se hará hincapié en las áreas prioritarias que responden a los objetivos de la política europea cuando sea necesaria una masa crítica de esfuerzo; cuando se precisen **sistemas de transporte, fuentes modernas de propulsión y alimentación**, soluciones interoperables de transporte **o infraestructuras multimodales** para toda Europa; o cuando la agrupación de los esfuerzos a nivel transnacional puede **eliminar los obstáculos en el sistema de transporte (por ejemplo, el bajo nivel de innovación en infraestructuras en la UE-12)**, reducir los riesgos de la investigación y la inversión, abrir camino a normas comunes **y a la normalización** y acortar los plazos de comercialización de los resultados de la investigación.

Or. pl

Enmienda 74
Phil Bennion

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 7

Texto de la Comisión

Las actividades de investigación e innovación incluirán una amplia gama de iniciativas que cubren toda la cadena de la innovación. Varias actividades están específicamente destinadas a facilitar la llegada al mercado de los resultados: un enfoque programático con respecto a la investigación y la innovación, proyectos de demostración, acciones de absorción por el mercado y apoyo a la normalización, la regulación y las estrategias de contratación innovadoras están al servicio de este objetivo. Además, la utilización de los conocimientos y el compromiso de las partes interesadas ayudará a salvar la distancia entre los resultados de la investigación y su despliegue en el sector del transporte.

Enmienda

Las actividades de investigación e innovación incluirán una amplia gama de iniciativas que cubren toda la cadena de la innovación **y siguen un enfoque integrado con respecto a soluciones innovadoras para el transporte, desde la innovación en relación con los vehículos hasta las infraestructuras y los sistemas de transporte**. Varias actividades están específicamente destinadas a facilitar la llegada al mercado de los resultados: un enfoque programático con respecto a la investigación y la innovación, proyectos de demostración, acciones de absorción por el mercado y apoyo a la normalización, la regulación y las estrategias de contratación innovadoras están al servicio de este objetivo. Además, la utilización de los conocimientos y el compromiso de las partes interesadas ayudará a salvar la distancia entre los resultados de la investigación y su despliegue en el sector del transporte.

Or. en

Enmienda 75
Nathalie Griesbeck

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 8

Texto de la Comisión

Invertir en investigación e innovación para conseguir un sistema de transporte más

Enmienda

Invertir en investigación e innovación para conseguir un sistema de transporte más

ecológico, inteligente e integrado constituirá una aportación importante a los objetivos de Europa 2020 de crecimiento inteligente, sostenible e integrador, así como a los objetivos de la iniciativa emblemática «Unión por la innovación». Las actividades prestarán apoyo a la aplicación del Libro Blanco sobre el transporte y el «espacio común europeo del transporte» que propone. También contribuirán al logro de los objetivos políticos descritos en las iniciativas emblemáticas «Una Europa que utilice eficazmente los recursos», «Una política industrial para la era de la mundialización» y «Una Agenda Digital para Europa».

ecológico, inteligente e integrado constituirá una aportación importante a los objetivos de Europa 2020 de crecimiento inteligente, sostenible e integrador, así como a los objetivos de la iniciativa emblemática «Unión por la innovación». Las actividades prestarán apoyo a la aplicación del Libro Blanco sobre el transporte y el «espacio común europeo del transporte» que propone. También contribuirán al logro de los objetivos políticos descritos en las iniciativas emblemáticas "Una Europa que utilice eficazmente los recursos", "Una política industrial para la era de la mundialización" y "Una Agenda Digital para Europa". *Asimismo, se adoptarán medidas para garantizar la cohesión con otros componentes de estos programas, especialmente mediante la creación de una Comunidad de Conocimiento e Innovación para la movilidad urbana y las ciudades inteligentes.*

Or. fr

Enmienda 76
Isabelle Durant

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 8

Texto de la Comisión

Invertir en investigación e innovación para conseguir un sistema de transporte más ecológico, inteligente e integrado constituirá una aportación importante a los objetivos de Europa 2020 de **crecimiento** inteligente, sostenible e integrador, así como a los objetivos de la iniciativa emblemática «Unión por la innovación». Las actividades prestarán apoyo a la aplicación del Libro Blanco sobre el transporte y el «espacio común europeo del transporte» que propone. También

Enmienda

Invertir en investigación e innovación para conseguir un sistema de transporte más ecológico, inteligente e integrado constituirá una aportación importante a los objetivos de Europa 2020 de **desarrollo** inteligente, sostenible e integrador, así como a los objetivos de la iniciativa emblemática «Unión por la innovación». Las actividades prestarán apoyo a la aplicación del Libro Blanco sobre el transporte y el «espacio común europeo del transporte» que propone. También

contribuirán al logro de los objetivos políticos descritos en las iniciativas emblemáticas «Una Europa que utilice eficazmente los recursos», «Una política industrial para la era de la mundialización» y «Una Agenda Digital para Europa».

contribuirán al logro de los objetivos políticos descritos en las iniciativas emblemáticas «Una Europa que utilice eficazmente los recursos», «Una política industrial para la era de la mundialización» y «Una Agenda Digital para Europa».

Or. en

Enmienda 77

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.2 – párrafo 8

Texto de la Comisión

Invertir en investigación e innovación para conseguir un sistema de transporte más ecológico, inteligente e integrado constituirá una aportación importante a los objetivos de Europa 2020 de crecimiento inteligente, sostenible e integrador, así como a los objetivos de la iniciativa emblemática «Unión por la innovación». Las actividades prestarán apoyo a la aplicación del Libro Blanco sobre el transporte y el «espacio común europeo del transporte» que propone. También contribuirán al logro de los objetivos políticos descritos en las iniciativas emblemáticas «Una Europa que utilice eficazmente los recursos», «Una política industrial para la era de la mundialización» y «Una Agenda Digital para Europa».

Enmienda

Invertir en investigación e innovación para conseguir un sistema de transporte **fiabile** más ecológico, inteligente e integrado constituirá una aportación importante a los objetivos de Europa 2020 de crecimiento inteligente, sostenible e integrador, así como a los objetivos de la iniciativa emblemática «Unión por la innovación». Las actividades prestarán apoyo a la aplicación del Libro Blanco sobre el transporte y el «espacio común europeo del transporte» que propone. También contribuirán al logro de los objetivos políticos descritos en las iniciativas emblemáticas «Una Europa que utilice eficazmente los recursos», «Una política industrial para la era de la mundialización» y «Una Agenda Digital para Europa».

Or. pl

Enmienda 78

Nathalie Griesbeck

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra a – párrafo 1

Texto de la Comisión

El objetivo es minimizar el impacto del transporte sobre el clima y el medio ambiente mejorando su eficiencia en el uso de los recursos naturales y reduciendo su dependencia de los combustibles fósiles.

Enmienda

El objetivo es minimizar el impacto del transporte sobre el clima y el medio ambiente, ***así como sobre la salud pública***, mejorando su eficiencia en el uso de los recursos naturales y reduciendo su dependencia de los combustibles fósiles, ***diversificando al mismo tiempo las fuentes de energía***.

Or. fr

Enmienda 79

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra a – párrafo 1

Texto de la Comisión

El objetivo es minimizar el impacto del transporte sobre el clima y el medio ambiente mejorando su eficiencia en el uso de los recursos naturales y reduciendo su dependencia de los combustibles fósiles.

Enmienda

El objetivo es minimizar el impacto del transporte sobre el clima y el medio ambiente, ***así como sobre la salud pública***, mejorando su ***calidad, eficiencia y eficacia*** en el uso de los recursos naturales y reduciendo su dependencia de los combustibles fósiles, ***diversificando al mismo tiempo las fuentes de suministro de combustible***.

Or. pl

Enmienda 80

Inés Ayala Sender

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra a – párrafo 2

Texto de la Comisión

El propósito de las actividades será reducir el consumo de recursos y las emisiones de

Enmienda

El propósito de las actividades será reducir el consumo de recursos y las emisiones de

gases de invernadero y mejorar la eficiencia de los vehículos y acelerar el desarrollo y despliegue de una nueva generación de automóviles eléctricos y otros vehículos con emisiones bajas o nulas, incluso a través de avances decisivos en los motores, las pilas y la infraestructura; explorar y explotar el potencial de los combustibles alternativos y los sistemas de propulsión innovadores y más eficientes, incluida la infraestructura del combustible; optimizar la utilización de las infraestructuras mediante los sistemas de transporte inteligentes y equipos inteligentes; e incrementar el uso de la gestión de la demanda y el transporte público y no motorizado, en particular en las zonas urbanas.

gases de invernadero y mejorar la eficiencia de los vehículos y acelerar el desarrollo y despliegue de una nueva generación de automóviles eléctricos y otros vehículos con emisiones bajas o nulas **(por ejemplo, híbridos y de hidrógeno)**, incluso a través de avances decisivos en los motores, las pilas y la infraestructura; explorar y explotar el potencial de los combustibles alternativos y los sistemas de propulsión innovadores y más eficientes, incluida la infraestructura del combustible; optimizar la utilización de las infraestructuras mediante los sistemas de transporte inteligentes y equipos inteligentes; e incrementar el uso de la gestión de la demanda y el transporte público y no motorizado, en particular en las zonas urbanas.

Or. en

Justificación

Es importante destacar que la investigación y la innovación no solo deben centrarse en los vehículos nuevos con emisiones bajas, sino también en las infraestructuras conexas. La industria del automóvil ha hecho progresos que no han tenido seguimiento, en ocasiones debido a la falta de innovación en las redes de infraestructuras para el transporte de energía (puntos de recarga eléctrica y estaciones de almacenamiento de hidrógeno, sustitución de pilas, etc.).

Enmienda 81 **Philippe De Backer**

Propuesta de Reglamento **Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra a – párrafo 2**

Texto de la Comisión

El propósito de las actividades será reducir el consumo de recursos y las emisiones de gases de invernadero y mejorar la eficiencia de los vehículos y acelerar el desarrollo y despliegue de una nueva generación de automóviles eléctricos y otros vehículos con emisiones bajas o

Enmienda

El propósito de las actividades será reducir el consumo de recursos y las emisiones de gases de invernadero y mejorar la eficiencia de los vehículos y acelerar el desarrollo y despliegue de una nueva generación de automóviles eléctricos y otros vehículos con emisiones bajas o nulas

nulas, incluso a través de avances decisivos en los motores, las pilas y la infraestructura; explorar y explotar el potencial de los combustibles alternativos y los sistemas de propulsión innovadores y más eficientes, incluida la infraestructura del combustible; optimizar la utilización de las infraestructuras mediante los sistemas de transporte inteligentes y equipos inteligentes; e incrementar el uso de la gestión de la demanda y el transporte público y no motorizado, en particular en las zonas urbanas.

y de las infraestructuras conexas, incluso a través de avances decisivos en los motores, las pilas y la infraestructura; explorar y explotar el potencial de los combustibles alternativos y los sistemas de propulsión innovadores y más eficientes, incluida la infraestructura del combustible; optimizar la utilización de las infraestructuras mediante los sistemas de transporte inteligentes y equipos inteligentes; e incrementar el uso de la gestión de la demanda y el transporte público y no motorizado, en particular en las zonas urbanas.

Or. nl

Enmienda 82 **Isabelle Durant**

Propuesta de Reglamento **Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra a – párrafo 2**

Texto de la Comisión

El propósito de las actividades será reducir el consumo de recursos y las emisiones de gases de invernadero y mejorar la eficiencia de los vehículos y acelerar el desarrollo y despliegue de una nueva generación de automóviles eléctricos y otros vehículos con emisiones bajas o nulas, incluso a través de avances decisivos en los motores, las pilas y la infraestructura; explorar y explotar el potencial de los combustibles alternativos y los sistemas de propulsión innovadores y más eficientes, incluida la infraestructura del combustible; optimizar la utilización de las infraestructuras mediante los sistemas de transporte inteligentes y equipos inteligentes; e incrementar el uso de la gestión de la demanda y el transporte público y no motorizado, en particular en las zonas urbanas.

Enmienda

El propósito de las actividades será reducir el consumo de recursos y las emisiones de gases de invernadero y mejorar la eficiencia de los vehículos y acelerar el desarrollo y despliegue de una nueva generación de automóviles eléctricos y otros vehículos con emisiones bajas o nulas **(no solo automóviles, sino también bicicletas eléctricas, tranvías y trenes)**, incluso a través de avances decisivos en los motores, las pilas y la infraestructura **y la inducción**; explorar y explotar el potencial de los combustibles alternativos y los sistemas de propulsión innovadores y más eficientes, incluida la infraestructura del combustible; optimizar la utilización de las infraestructuras mediante los sistemas de transporte inteligentes y equipos inteligentes; e incrementar el uso de la gestión de la demanda y el transporte público y no motorizado, **así como las**

cadena de movilidad intermodales (desplazamientos a pie-en bicicleta, uso compartido del automóvil, viajes compartidos en coches particulares, movilidad pública y colectiva), en particular en las zonas urbanas.

Or. en

Enmienda 83
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra a – párrafo 2

Texto de la Comisión

El propósito de las actividades será reducir el consumo de recursos y las emisiones de gases de invernadero y mejorar la eficiencia de los vehículos y acelerar el desarrollo y despliegue de una nueva generación de automóviles eléctricos y otros vehículos con emisiones bajas o nulas, incluso a través de avances decisivos en los motores, las pilas y la infraestructura; ***explorar y explotar el potencial de los combustibles alternativos y los sistemas de propulsión innovadores y más eficientes, incluida la infraestructura del combustible; optimizar*** la utilización de las infraestructuras mediante ***los*** sistemas de transporte inteligentes y equipos inteligentes; ***e*** incrementar el uso ***de la gestión de la demanda y el*** transporte público y no motorizado, en particular en las zonas urbanas.

Enmienda

El propósito de las actividades será, ***en primer lugar***, reducir el consumo de recursos y las emisiones de gases de invernadero y mejorar la eficiencia ***energética*** de ***todos los tipos de*** vehículos y acelerar el desarrollo y despliegue de una nueva generación de automóviles eléctricos y otros vehículos con emisiones bajas o nulas ***(por ejemplo, vehículos eléctricos e híbridos)***, incluso a través de avances decisivos en los motores, las pilas y la infraestructura, ***y el uso de energías renovables en el transporte por ferrocarril, marítimo y aéreo. Por otra parte, se debe fomentar toda la innovación destinada a lograr emisiones bajas o nulas en todos los modos de transporte, incluidos el desarrollo y la utilización del enorme*** potencial de los combustibles alternativos ***y sostenibles, así como el desarrollo de*** sistemas de propulsión innovadores y más eficientes, ***el trabajo en la optimización de los sistemas de combustible, el peso de los vehículos y la aerodinámica, en el desarrollo y la infraestructura, y la optimización de*** la utilización de las infraestructuras mediante ***el uso de*** sistemas de transporte inteligentes y equipos inteligentes.

Conviene incrementar el uso ***del*** transporte público y no motorizado, en particular en las zonas urbanas. ***Es necesario asimismo contar con una política de gestión de los residuos relacionados con estas innovaciones.***

Or. pl

Enmienda 84
Inés Ayala Sender

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra a – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Es preciso desarrollar un enfoque y soluciones para la organización innovadora, transparente y moderna de la movilidad urbana teniendo en cuenta los cambios sociales demográficos, así como propuestas de convivencia de los distintos modos en el área urbana, incluidos los medios no motorizados, así como los enlaces con la red.

Or. es

Justificación

Esta enmienda debería incluirse en el nuevo apartado que propone la ponente en su enmienda 18 para introducir una nueva CCI en materia de movilidad urbana y ciudades inteligentes.

Enmienda 85
Nathalie Griesbeck

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra a – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Por último, está demostrado desde hace

muchos años que las emisiones de los vehículos motorizados influyen en la salud de los ciudadanos. En consecuencia, la reducción de las emisiones de partículas debe seguir siendo uno de los objetivos prioritarios de la Unión Europea en el ámbito del transporte. Para lograrlo, es necesario aplicar esta política prestando especial atención al desarrollo de combustibles alternativos. También resulta fundamental invertir en soluciones innovadoras destinadas a reducir la contaminación sonora y las vibraciones. El desarrollo de combustibles alternativos y de soluciones innovadoras para reducir la contaminación sonora y las vibraciones contribuirá a limitar las emisiones nocivas y a mejorar el bienestar de los ciudadanos.

Or. fr

Enmienda 86
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra a – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

En consecuencia, la reducción de las emisiones sonoras y de partículas debe seguir siendo uno de los objetivos prioritarios de la Unión Europea en el ámbito del transporte. Para lograrlo, es necesario aplicar esta política prestando especial atención al desarrollo de combustibles alternativos, infraestructuras y sistemas de transporte inteligentes.

Or. pl

Enmienda 87

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra b – párrafo 1

Texto de la Comisión

El objetivo es reconciliar las crecientes necesidades de movilidad con una mayor fluidez del transporte, a través de soluciones innovadoras para unos sistemas de transporte sin discontinuidades, inclusivos, seguros y robustos.

Enmienda

El objetivo es conciliar las crecientes necesidades de movilidad con una mayor fluidez del transporte, a través de soluciones innovadoras para unos sistemas de transporte sin discontinuidades, intermodales, inclusivos, accesibles, seguros y robustos, ***sin olvidar la importancia de una infraestructura de calidad, innovadora, intermodal y coherente en toda Europa.***

Or. pl

Enmienda 88

Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra b – párrafo 2

Texto de la Comisión

El propósito de las actividades será reducir la congestión, mejorar la accesibilidad y satisfacer las necesidades de los usuarios promoviendo el transporte y la logística puerta a puerta integrados; ***augmentar la intermodalidad y el despliegue de soluciones inteligentes de gestión y planificación;*** y reducir drásticamente el número de accidentes y el impacto de las amenazas a la seguridad.

Enmienda

El propósito de las actividades será reducir la congestión, mejorar la accesibilidad ***y la interoperabilidad*** y satisfacer las necesidades de los usuarios promoviendo el transporte y la logística puerta a puerta integrados; ***desarrollar aplicaciones y sistemas de transporte inteligentes para la gestión del tráfico, los billetes integrados, la información de los usuarios y el pago;*** y reducir drásticamente el número de accidentes y el impacto de las amenazas a la seguridad.

Or. fr

Enmienda 89
Inés Ayala Sender

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra b – párrafo 2

Texto de la Comisión

El propósito de las actividades será reducir la congestión, mejorar la accesibilidad y satisfacer las necesidades de los usuarios promoviendo el transporte y la logística puerta a puerta integrados; aumentar la intermodalidad y el despliegue de soluciones inteligentes de gestión y planificación; y reducir drásticamente el número de accidentes y el impacto de las amenazas a la seguridad.

Enmienda

El propósito de las actividades será reducir la congestión, mejorar la accesibilidad y satisfacer las necesidades de los usuarios promoviendo el transporte y la logística puerta a puerta integrados; ***acelerar la introducción de soluciones intermodales para los pasajeros (billetes intermodales)***, aumentar la intermodalidad y el despliegue de soluciones inteligentes de gestión y planificación; y reducir drásticamente el número de accidentes (***por ejemplo, mejorando las comunicaciones entre infraestructuras, gestores de la red vial y vehículos mediante sistemas inteligentes, así como mediante una mejor comprensión del comportamiento de los participantes en la circulación para mejorar las soluciones tecnológicas en el vehículo y la prevención primaria y secundaria en materia de seguridad vial, y desarrollando STI para los usuarios viales, con especial atención a los grupos de gran riesgo, como los motociclistas, los ciclistas y los peatones***) y el impacto de las amenazas a la seguridad (***por ejemplo, desarrollando sistemas fiables de detección de amenazas en la aviación, así como elaborando dispositivos de registro para la seguridad marítima***).

Or. en

Enmienda 90
Olga Sehnalová

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra b – párrafo 2

Texto de la Comisión

El propósito de las actividades será reducir la congestión, mejorar la accesibilidad y satisfacer las necesidades de los usuarios promoviendo el transporte y la logística puerta a puerta integrados; aumentar la intermodalidad y el despliegue de soluciones inteligentes de gestión y planificación; y reducir drásticamente el número de accidentes y el impacto de las amenazas a la seguridad.

Enmienda

El propósito de las actividades será reducir la congestión, mejorar la accesibilidad y satisfacer las necesidades de los usuarios promoviendo el transporte y la logística puerta a puerta integrados; aumentar la intermodalidad y el despliegue de soluciones inteligentes de gestión y planificación; ***adaptar las infraestructuras viales a los usuarios de la carretera vulnerables y a las necesidades de una sociedad que envejece; determinar qué ventajas pueden aportar los STI y los sistemas cooperativos a la gestión de la seguridad de las infraestructuras;*** y reducir drásticamente el número de accidentes y el impacto de las amenazas a la seguridad.

Or. en

Justificación

Debe procurarse mejorar la seguridad en toda la red de autopistas, de forma que todos los Estados miembros de la UE alcancen los mismos niveles elevados de seguridad de las infraestructuras, incluidas la RTE-T, las autopistas y las carreteras rurales, urbanas y de conexión. Habida cuenta del envejecimiento de la población, debe prestarse especial atención a una movilidad segura para las personas de mayor edad.

Enmienda 91

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra b – párrafo 2

Texto de la Comisión

El propósito de las actividades será reducir la congestión, mejorar la accesibilidad y satisfacer las necesidades de los usuarios promoviendo el transporte y la logística puerta a puerta integrados; aumentar la

Enmienda

El propósito de las actividades será reducir la congestión, mejorar la accesibilidad y satisfacer las necesidades de los usuarios, ***principalmente eliminando los obstáculos (como el bajo nivel de innovación en***

intermodalidad y el despliegue de soluciones inteligentes de gestión y planificación; y reducir drásticamente el número de accidentes y el impacto de las amenazas a la seguridad.

infraestructuras en amplias zonas de Europa y la escasa presencia de la aviación regional y a pequeña escala) y promoviendo el transporte de los usuarios mediante la incentivación del transporte y la logística puerta a puerta integrados; aumentar la intermodalidad y el despliegue de soluciones inteligentes de gestión y planificación; y reducir drásticamente el número de accidentes y el impacto de las amenazas a la seguridad.

Or. pl

Enmienda 92
Olga Sehnalová

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) Han de abordarse las necesidades de seguridad con el fin de mantener el equilibrio entre las soluciones de alta tecnología y otro tipo de soluciones, incluidos el diseño innovador de las carreteras y las nuevas técnicas y tecnologías para imponer la aplicación.

Or. en

Enmienda 93
Olga Sehnalová

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra b ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b ter) La Comisión debe alentar a los Estados miembros a supervisar el tráfico normal mediante un conjunto de indicadores de resultados, así como a

utilizar los resultados del proyecto de investigación SafetyNet, financiado por la UE.

Or. en

Justificación

La UE ya recopila actualmente datos sobre los resultados y las circunstancias de los accidentes. Sin embargo, la supervisión de los resultados de los países tomando únicamente como base los resultados de las colisiones no es suficiente y debe ampliarse.

Enmienda 94
Olga Sehnalová

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra b quater (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b quater) Los desplazamientos a pie y en bicicleta en un entorno seguro deben ser uno de los objetivos de la gestión de la seguridad, apoyado por la investigación y el desarrollo centrados en nuevos enfoques innovadores.

Or. en

Enmienda 95
Phil Bennion

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra c – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

El objetivo es reforzar la competitividad y el rendimiento de las industrias europeas de fabricación para el transporte y servicios conexos.

El objetivo es reforzar la competitividad y el rendimiento de las industrias europeas de fabricación para el transporte y servicios conexos ***en el contexto de una necesidad cada vez mayor de soluciones de transporte innovadoras, especialmente en los países emergentes.***

Enmienda 96
Inés Ayala Sender

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra c – párrafo 2

Texto de la Comisión

El propósito de las actividades será desarrollar la próxima generación de medios de transporte innovadores y preparar el terreno para la siguiente, trabajando sobre nuevos conceptos y diseños, sistemas inteligentes de control y normas interoperables, procesos de producción eficientes, periodos de desarrollo más breves y costes del ciclo de vida inferiores.

Enmienda

El propósito de las actividades será desarrollar la próxima generación de medios de transporte innovadores y preparar el terreno para la siguiente, trabajando sobre nuevos conceptos y diseños, sistemas inteligentes de control y normas interoperables, procesos de producción eficientes, **servicios inteligentes**, periodos de desarrollo más breves y costes del ciclo de vida inferiores.

Enmienda 97
Nathalie Griesbeck

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra c – párrafo 2

Texto de la Comisión

El propósito de las actividades será desarrollar la **próxima** generación de medios de transporte innovadores y **preparar el terreno para la siguiente, trabajando** sobre nuevos conceptos y diseños, sistemas inteligentes de control y normas interoperables, procesos de producción eficientes, periodos de desarrollo más breves y costes del ciclo de vida inferiores.

Enmienda

El propósito de las actividades será desarrollar la **nueva** generación de medios de transporte innovadores y **trabajar** sobre nuevos conceptos y diseños **con el fin de desarrollar la siguiente. También será necesario desarrollar** sistemas inteligentes de control y normas interoperables, **infraestructuras intermodales inteligentes** y procesos de producción y **reciclado** eficientes, **así como lograr** periodos de desarrollo más breves y costes del ciclo de vida inferiores.

Enmienda 98

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra c – párrafo 2

Texto de la Comisión

El propósito de las actividades será desarrollar la próxima generación de medios de transporte innovadores y preparar el terreno para la siguiente, trabajando sobre nuevos conceptos y diseños, sistemas inteligentes de control y normas interoperables, procesos de producción eficientes, periodos de desarrollo más breves y costes del ciclo de vida inferiores.

Enmienda

El propósito de las actividades será desarrollar la próxima generación de medios de transporte **y sistemas de transporte** innovadores y preparar el terreno para la siguiente, trabajando sobre nuevos conceptos y diseños, sistemas inteligentes de control y normas interoperables, procesos de producción eficientes, periodos de desarrollo más breves y costes del ciclo de vida inferiores.

Or. pl

Enmienda 99

Inés Ayala Sender

Propuesta de Reglamento

Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra c – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Asimismo, estas actividades deberán desarrollar una estrategia europea para la prevención y reducción de conflictos en el uso de la contestación popular al desarrollo de infraestructuras y nodos de transporte mediante el establecimiento de modelos eficientes de información, participación, mediación, planificación y consulta pública.

Or. es

Enmienda 100
Inés Ayala Sender

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) Logística inteligente

El objetivo es conciliar nuevos modelos de consumo cada vez más frecuentes con una cadena de suministro eficiente y una distribución de mercancías de «último kilómetro».

El objetivo de las actividades será comprender mejor el impacto de los modelos de consumo nuevo y futuros y su impacto en la logística, la circulación y la congestión del transporte urbano de mercancías; desarrollar nuevas herramientas informáticas y de gestión de la logística, mejorando los sistemas de información en tiempo real; gestionar, seguir y localizar los flujos de mercancías, y la integración y la comunicación en los vehículos y con las infraestructuras; desarrollar sistemas no convencionales de distribución de mercancías; desarrollar soluciones competitivas e intermodales para la cadena de suministro y las plataformas logísticas que mejoren los flujos de mercancías.

Or. en

Enmienda 101
Inés Ayala Sender

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra d – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

El objetivo es apoyar la formulación de las políticas necesarias para promover la

El objetivo es apoyar la formulación de las políticas necesarias para promover la

innovación y hacer frente a los retos que plantea el transporte y las correspondientes necesidades sociales.

innovación y hacer frente a los retos que plantea el transporte y las correspondientes necesidades sociales, *especialmente las áreas de:*

- financiación innovadora adaptada a proyectos complejos, transnacionales de planificación a largo plazo y exigencias de rentabilidad y sostenibilidad;

- creación efectiva de empleos verdes en el sector del transporte, claramente identificados con la necesidad de descarbonizar y hacer más sostenible el transporte.

Or. es

Enmienda 102
Isabelle Durant

Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte III – punto 4 – punto 4.3 – letra d – párrafo 2

Texto de la Comisión

El propósito de las actividades será mejorar la comprensión de las tendencias y perspectivas socioeconómicas relacionadas con el transporte y facilitar a los responsables políticos datos factuales y análisis.

Enmienda

El propósito de las actividades será mejorar la comprensión de las tendencias y perspectivas socioeconómicas relacionadas con el transporte y facilitar a los responsables políticos datos factuales y análisis. *Ello incluye asimismo el impacto de la liberalización del sector del transporte y la movilidad, como la necesidad de entender mejor los efectos de la liberalización de los ferrocarriles sobre la calidad de los servicios, el medio ambiente y los intereses sociales de los empleados.*

Or. en

Enmienda 103
Isabelle Durant

Propuesta de Reglamento
Anexo II – Desglose del presupuesto – cuadro

Texto de la Comisión

I Ciencia excelente, de los cuales:	27818
1. Consejo Europeo de Investigación	15008
2. Tecnologías Futuras y Emergentes	3505
3. Acciones Marie Curie sobre competencias, formación y desarrollo de la carrera	6503
4. Infraestructuras de investigación europeas (incluidas las infraestructuras electrónicas)	2802
II Liderazgo industrial, de los cuales:	20280
1. Liderazgo en las tecnologías industriales y de capacitación*	15580, de los cuales 500 para el EIT
2. Acceso a la financiación de riesgo**	4000
3. Innovación en las PYME	700
III Retos sociales, de los cuales	35888
1. Salud, cambio demográfico y bienestar	9077, de los cuales 292 para el EIT
2. Seguridad alimentaria, agricultura sostenible, investigación marina y marítima y bioeconomía	4694, de los cuales 150 para el EIT
3. Energía segura, limpia y eficiente	6537, de los cuales 210 para el EIT
4. Transporte inteligente, ecológico e integrado	7690, de los cuales 247 para el EIT
5. Acción por el clima, eficiencia de los recursos y materias primas	3573, de los cuales 115 para el EIT
6. Sociedades inclusivas, innovadoras y seguras	4 317, de los cuales 138 para el EIT
Instituto Europeo de Innovación y Tecnología (EIT)	1542 + 1652***
Acciones directas no nucleares del Centro Común de Investigación	2212
TOTAL	87740

Enmienda

I Ciencia excelente, de los cuales:	27818
1. Consejo Europeo de Investigación	15008

2. Ciencias y Tecnologías Futuras y Emergentes	3505
3. Acciones Marie Curie sobre competencias, formación y desarrollo de la carrera	6503
4. Infraestructuras de investigación europeas (incluidas las infraestructuras electrónicas)	2802
II. Liderazgo industrial, de los cuales:	20280
1. Liderazgo en las tecnologías industriales y de capacitación*	15580, de los cuales 500 para el EIT
2. Acceso a la financiación de riesgo**	4000
3. Innovación en las PYME	700
III Retos sociales, de los cuales	35888
1. Salud y bienestar	9077, de los cuales 292 para el EIT
2. Seguridad alimentaria, agricultura sostenible, investigación marina y marítima, turismo sostenible y bioeconomía;	4694, de los cuales 150 para el EIT
3. Energía segura, limpia y eficiente	6537, de los cuales 210 para el EIT
4. Transporte inteligente, ecológico e integrado	7690, de los cuales 247 para el EIT
5. Acción por el clima, eficiencia de los recursos y materias primas	3573, de los cuales 115 para el EIT
6. Sociedades inclusivas, innovadoras y seguras	4 317, de los cuales 138 para el EIT
Instituto Europeo de Innovación y Tecnología (EIT)	1542 + 1652***
Acciones directas no nucleares del Centro Común de Investigación	2212
TOTAL	87740

Or. en

Incluidos 8 975 millones EUR para tecnologías de la información y la comunicación (TIC), de los cuales 1 795 millones EUR para fotónica, microelectrónica y nanoelectrónica, 4 293 millones EUR para las nanotecnologías, los materiales avanzados y la fabricación y procesamiento avanzados, 575 millones EUR para la biotecnología y 1 737 millones EUR para el espacio. Por consiguiente, se destinarán 6 663 millones de euros a apoyar las tecnologías facilitadoras esenciales.

** Alrededor de 1 131 millones EUR de este importe se podrían destinar a la ejecución de proyectos del Plan Estratégico Europeo de Tecnología Energética (Plan EETE). En torno a la tercera parte podría dedicarse a las PYME.

*** El importe total se entregará por tramos según lo previsto en el artículo 6, apartado 3. El segundo tramo de 1 652 millones EUR procederá proporcionalmente de los presupuestos de «Retos sociales» y de «Liderazgo en las tecnologías industriales y de capacitación», con carácter indicativo y sujeto a la revisión prevista en el artículo 26, apartado 1.

Justificación

La enmienda se basa en el artículo 195 del Tratado de la UE, relativo al turismo, y es consecuencia de las enmiendas 1, 3, 4, 5 y 6 del Grupo Verts/ALE.